

① 事前アンケートの結果について

② 新物効法の施行について

(質疑応答共有)

③ 改正貨物自動車運送事業法の施行について

(質疑応答共有)

※ ②、③は2、3月に全国で行われた国交省説明会の内容に基づき説明いたします。

④ 参考資料紹介

④-1 最近のトピック（各省報道発表資料等）

④-2 参加者の問題意識、運賃交渉・業務効率化成功事例

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>船舶へのモーダルシフト推進にご活用ください！ ～中・長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船に係る積載率動向について～ (令和6年10月～12月実績) <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000199.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000199.html</a></p>	R7.2.28	国土交通省	
<p>自動配送ロボットの将来像を取りまとめました <a href="https://www.meti.go.jp/press/2024/02/20250226002/20250226002.html">https://www.meti.go.jp/press/2024/02/20250226002/20250226002.html</a></p>	R7.2.26	経済産業省	
<p>令和7年度運輸部門の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業の一次公募について <a href="https://www.env.go.jp/press/press_04414.html">https://www.env.go.jp/press/press_04414.html</a></p>	R7.2.21	環境省	
<p>「企業取引研究会報告書」に対する意見募集の結果について <a href="https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/feb/250221_kigyotorihiki_iken.html">https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/feb/250221_kigyotorihiki_iken.html</a></p>	R7.2.21	公正取引委員会 中小企業庁	
<p>「令和6年度補正予算 商用車等の電動化促進事業」に係る車両（トラック・タクシー・バス）の 事前登録受付を開始します <a href="https://www.meti.go.jp/press/2024/03/20250303001/20250303001.html">https://www.meti.go.jp/press/2024/03/20250303001/20250303001.html</a></p>	R7.3.3	経済産業省 環境省 国土交通省	
<p>「第8回 自動物流道路に関する検討会」の開催について ～「危機」を「転機」とする自動物流道路～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001893.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001893.html</a></p>	R7.3.4	国土交通省	

# 最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年2月19日～3月14日

※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>令和6年度「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」の開催 ～次期事業用自動車総合安全プランの策定に向けた議論を開始します～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000692.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000692.html</a></p>	R7.3.11	国土交通省	
<p>「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律案」の閣議決定等について <a href="https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/mar/250311_kakugikettei.html">https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/mar/250311_kakugikettei.html</a></p>	R7.3.11	公正取引委員会 中小企業庁	
<p>事業用自動車の交通事故防止に係る今年度の取組を振り返り、今後の取組について議論します！ ～第2回「自動車運送事業安全対策検討会」の開催～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000691.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000691.html</a></p>	R7.3.7	国土交通省	
<p>交通運輸分野の政策課題解決に資する研究課題を募集します ～交通運輸技術開発推進制度 令和7年度新規研究課題の公募を開始～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo17_hh_000197.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo17_hh_000197.html</a></p>	R7.3.3	国土交通省	
<p>「内航海運輸送力向上事業」を募集します ～荷主と連携した内航海運の輸送力向上に向けた取組を支援します～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000200.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000200.html</a></p>	R7.3.3	国土交通省	
<p>第3回パートナーシップ構築シンポジウムを開催し、優良な取組事例を表彰しました <a href="https://www.meti.go.jp/press/2024/03/20250314001/20250314001.html">https://www.meti.go.jp/press/2024/03/20250314001/20250314001.html</a></p>	R7.3.14	中小企業庁	

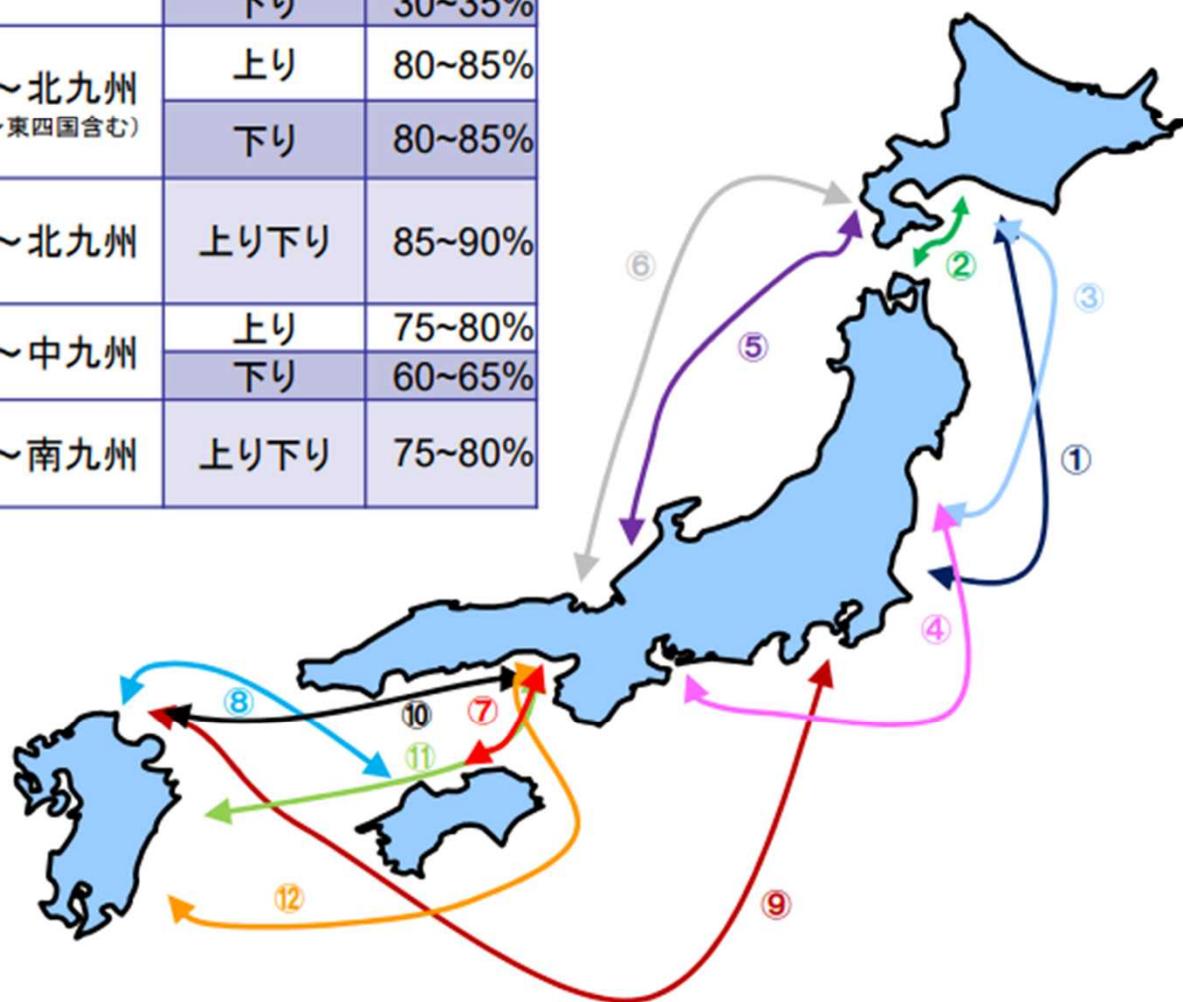
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路: 片道の航路距離100km以上~300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路: 片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東~北海道	上り	60~65%	⑧北四国~北九州	上り	25~30%
	下り	80~85%		下り	30~35%
②北東北~北海道	上り	40~45%	⑨京 浜~北九州 (一部、京浜~東四国含む)	上り	80~85%
	下り	20~25%		下り	80~85%
③東東北~北海道	上り	75~80%	⑩阪 神~北九州	上り下り	85~90%
	下り	80~85%		⑪阪 神~中九州	上り
④中 京~東東北	上り	75~80%	下り		60~65%
	下り	75~80%	⑫阪 神~南九州	上り下り	75~80%
⑤北 陸~北海道	上り	65~70%		⑦阪 神~北四国	上り下り
	下り	65~70%	上り		60~65%
⑥阪 神~北海道	上り	65~70%	下り	60~65%	

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和6年10~12月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



RORO船航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

航路	上り/下り	積載率
東東北~北海道	上り	55%~60%
	下り	50%~55%
北陸~北海道	上り	90%~95%
	下り	85%~90%
京浜~北海道	上り	60%~65%
	下り	70%~75%
京浜~東東北	上り	75%~80%
	下り	75%~80%
中京~東東北	上り	90%~95%
	下り	65%~70%
京浜~中京	下り	90%~95%
京浜~阪神	上り	90%~95%
	下り	85%~90%
京浜~北四国	上り	70%~75%
	下り	-
京浜~南中国	上り	80%~85%
京浜~南中国	下り	60%~65%

航路	上り/下り	積載率
阪神~南中国	下り	60%~65%
阪神~北四国	上り	80%~85%
南中国~北四国	下り	60%~65%
北陸~北九州	上り	30%~35%
	下り	80%~85%
京浜~北九州	上り	90%~95%
	下り	90%~95%
中京~北九州	上り	85%~90%
	下り	85%~90%
阪神~北九州	上り	70%~75%
	下り	35%~40%
京浜~南九州	上り	85%~90%
	下り	80%~85%
阪神~南九州	上り	80%~85%
	下り	75%~80%

※今回の調査はRORO船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和6年10~12月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

内航コンテナ船航路を以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中の内航コンテナ船輸送に係る積載率動向を調査した。

航路	上り/下り	積載率
東東北~北海道	上り	65%~70%
	下り	50%~55%
東東北~中京	上り	40%~45%
	下り	25%~30%
西東北~北陸	上り	75%~80%
	下り	60%~65%
北陸~北九州	上り	35%~40%
	下り	35%~40%
京浜~北海道	上り	55%~60%
	下り	55%~60%
京浜~東東北	上り	70%~75%
	下り	65%~70%
京浜~中京	上り	55%~60%
	下り	30%~35%
京浜~阪神	上り	45%~50%
	下り	35%~40%
京浜~南中国	上り	65%~70%
	下り	60%~65%
中京~阪神	上り	50%~55%
	下り	55%~60%

航路	上り/下り	積載率
阪神~北陸	下り	65%~70%
阪神~南中国	上り	55%~60%
	下り	65%~70%
阪神~南九州	上り	75%~80%
	下り	65%~70%
阪神~北九州	上り	65%~70%
	下り	55%~60%
阪神~北四国	下り	45%~50%
阪神~北中国	上り	70%~75%
北陸~北中国	下り	55%~60%
南中国~北九州	上り	25%~30%
	下り	50%~55%
南中国~北四国	上り	50%~55%
	下り	45%~50%
南中国~北中国	上り	40%~45%
北九州~西東北	上り	40%~45%
	下り	40%~45%
北中国~北九州	下り	55%~60%
北九州~南九州	上り	55%~60%
	下り	50%~55%

※今回の調査は内航コンテナ船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和6年10~12月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

# より配送能力の高い自動配送ロボットの 社会実装に向けて (概要版)

令和7年2月26日

より配送能力の高い自動配送ロボットの社会実装検討WG

# 「自動配送サービス」の社会実装本格化

- 2027年には約24万人のドライバー不足、2030年には物流需要の約34%が運べなくなるとの試算がある。また、買物困難者も年々増加しており、これら喫緊の課題への対応が求められている。
- 自動配送ロボットは、自動運転車やドローンと並び、ラストマイル配送の省力化手段の1つとして位置付けられる。改正道路交通法の施行により、2023年4月から低速・小型ロボットの公道走行が可能となり、自動配送サービスの社会実装が本格化した。(電動車いす程度の大きさ、最高速度6km/h、歩道等を走行)

## 配送需要の増加

宅配便取扱個数は約50億個 (2023年度)

## 買物困難者の増加

食料品アクセス困難人口は  
全国で約904万人 (2020年)

## 人手不足 時間外労働規制

約24万人のドライバー不足 (2027年推計)  
物流需要の約34%が運べず (2030年推計)

## 自動配送ロボットの社会実装

### 社会課題の解決

#### 働き方改革

人手不足対応・リモート配送

#### 買物困難者支援

高齢者世帯・子育て世帯  
過疎地域 等

### 便利な暮らしの実現

#### 便利な街づくり

#### 非対面・非接触 配送サービス

# 我が国における「より配送能力の高い自動配送ロボット」の必要性

- 近年諸外国においては、低速・小型のみならず、中速・中型、中速・小型などの「より配送能力の高い自動配送ロボット」の実証実験・サービス提供が行われており、ルール整備も進んでいる。
- 我が国における社会実装により、物流分野の人手不足対応、買物困難者支援など、社会課題の解決に貢献することや、大規模な経済的効果や雇用を創出する成長産業として期待される。

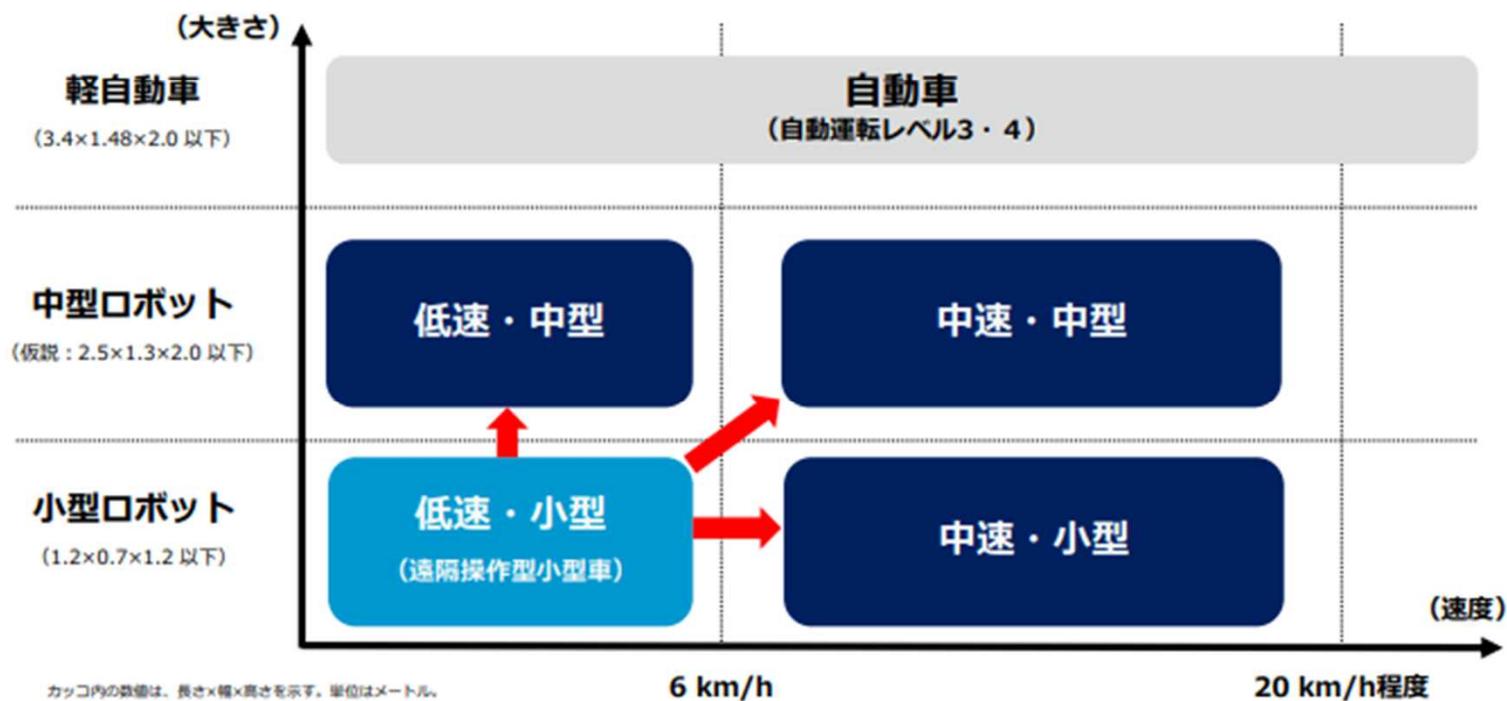


中速・中型ロボット



中速・小型ロボット

【画像出典】 Neolixウェブサイト <https://neolix.net/>  
COCO delivery ウェブサイト <https://www.cocodelivery.com/>

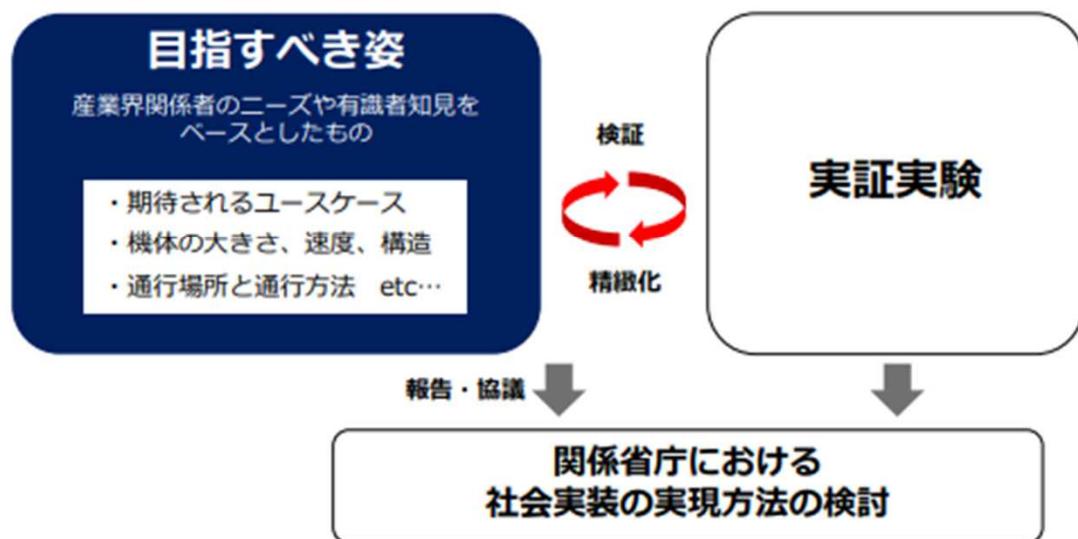


# WGの立ち上げ

- 「より配送能力の高い自動配送ロボットの社会実装検討ワーキング・グループ (WG)」を2024年7月に立ち上げ、我が国における「目指すべき姿」などについて検討を行ってきた。
- 本資料では、WG構成員（有識者・産業界関係者）が考える「目指すべき姿」を示しており、仮説等がそのまま将来の検討や制度に反映されるものではない。各取組主体が今後、実証実験を通じて「目指すべき姿」の精緻化を進め、将来的な社会実装に繋げるための“基礎資料”として作成した。

（制度整備について具体的に検討する必要性が生じた場合は、関係省庁で検討されるべきことに留意）

## WGの目的



## 構成員

### < 有識者 >

- ・ 興津 茂（日本自動車工業会 次世代モビリティ政策部会 副部会長）【自動車】
- ・ 小林 正啓（花水木法律事務所 弁護士）【法律】
- ・ 佐藤 典仁（森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士）【法律】
- ・ 中坊 嘉宏（産業技術総合研究所 インダストリアルCPS研究センター 主任研究員）【ロボット】
- ・ 森本 章倫（早稲田大学 理工学術院 教授）【道路都市環境】

### < 事業者 >

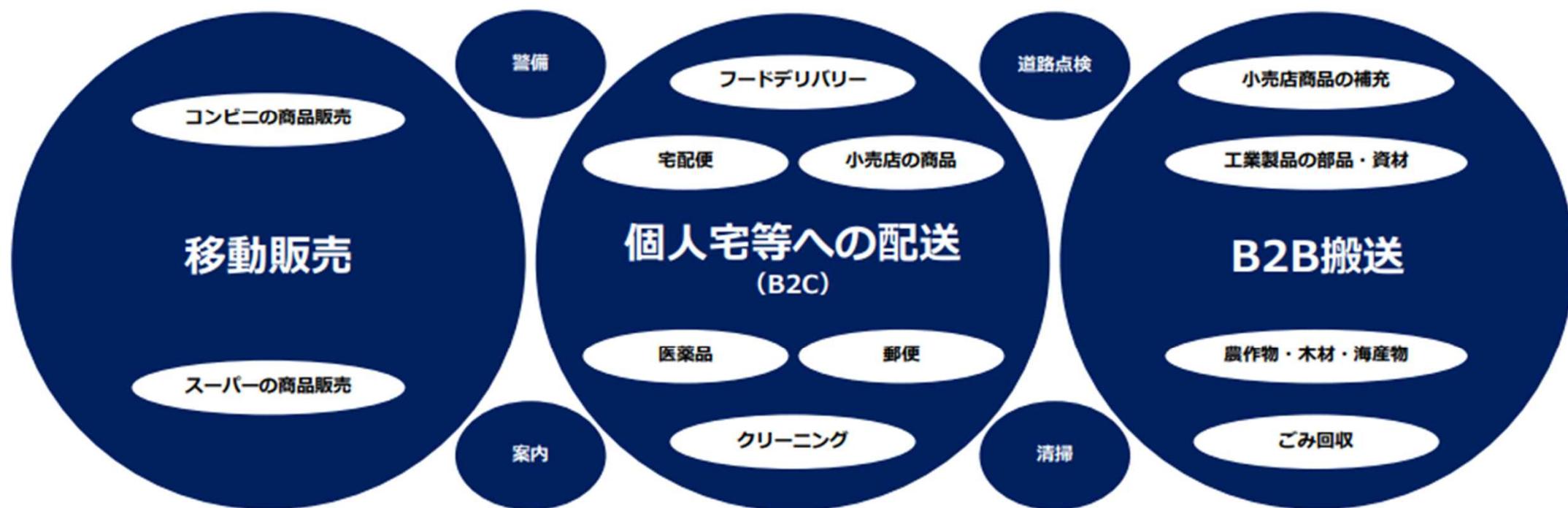
16社（ロボットベンダー、自動車メーカー、自動配送サービス提供事業者、物流事業者等）

### < 関係団体 >

- ・ 一般社団法人ロボットデリバリー協会
- ・ 一般財団法人日本品質保証機構
- ・ 一般社団法人日本自動車工業会

## 目指すべき姿（期待されるユースケース）

- 街なかに存在する様々な配送シーンにおいて、従来よりも輸送能力（速い・多い）の高い自動配送ロボットが活躍することで、より効率的な物流が実現する。
- より効率的な物流によって、社会課題の解決や、便利な暮らしの実現に繋がることが期待される。



※ 実現するユースケースを網羅的に記載したものではありません。  
※ 本WGで意見のあった代表的なユースケースに加え、「自律移動ロボットアーキテクチャ設計報告書（経済産業省/IPA DADC）」に記載のユースケースを参照  
[https://www.ipa.go.jp/digital/architecture/individual-link/ps6r2000000a38k-akt/pj\\_report\\_autonomousmobilerobot\\_doc\\_detail\\_202208\\_1.pdf](https://www.ipa.go.jp/digital/architecture/individual-link/ps6r2000000a38k-akt/pj_report_autonomousmobilerobot_doc_detail_202208_1.pdf)

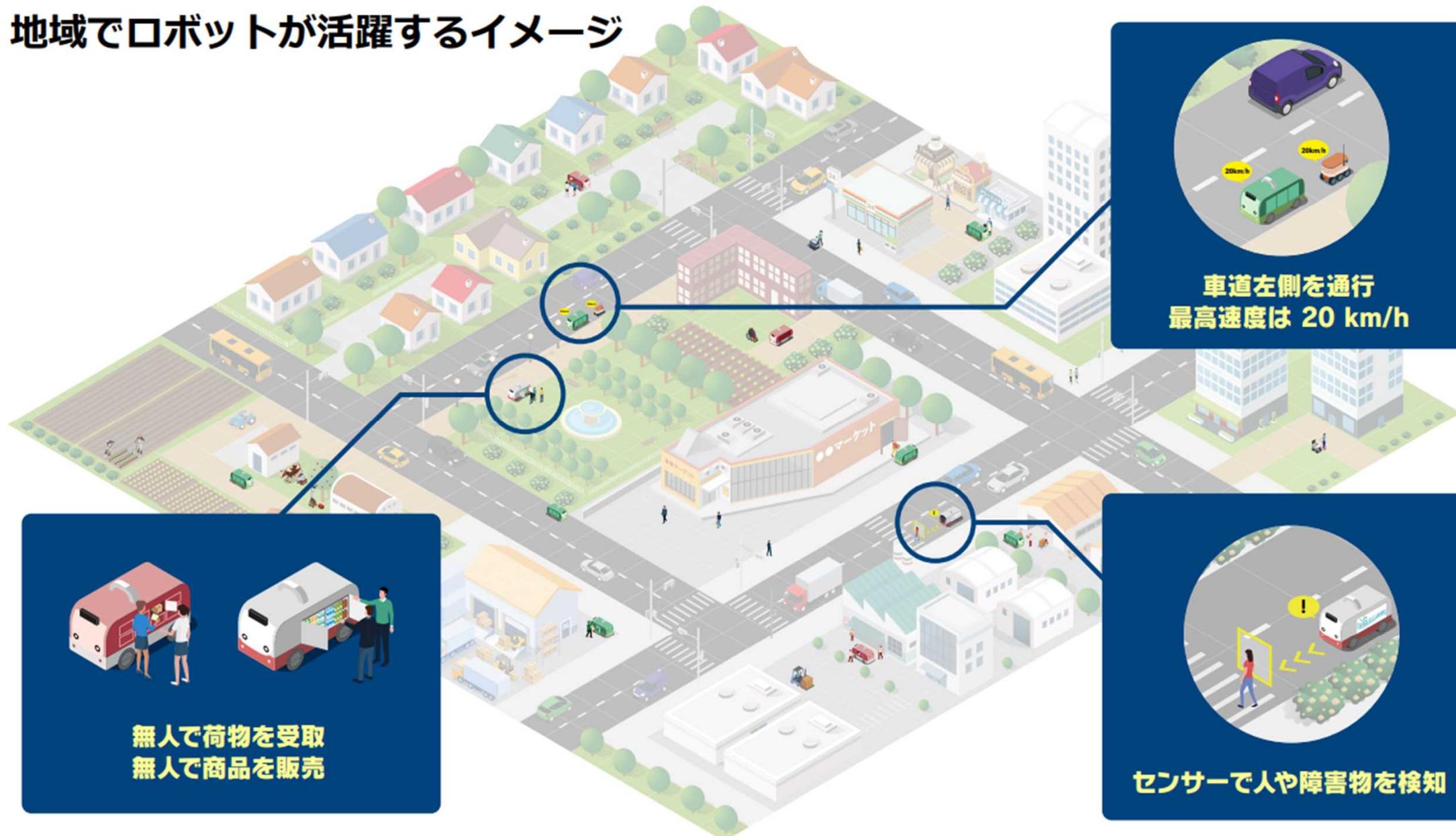
# 目指すべき姿（産業界が求めるロボットの仕様と運用）

- 期待されるユースケースを実現するための、ロボットの仕様と運用の仮説をとりまとめた。
- 具体的な検討段階においては、安全性担保を大前提としつつ「より配送能力の高い自動配送ロボット」による配送サービスが成長できるよう、規制と振興のバランスの確保が求められる。

		中速・中型ロボット	中速・小型ロボット
ロボット本体	構造	<b>大きさ</b> <small>(長さ×幅×高さ)</small> <b>2.5m × 1.3m × 2.0m 以下 小型ロボット以上 の範囲</b> <small>(特に幅は、道路幅員との関係を考慮する必要あり)</small> <b>最大積載量</b> <small>(人が乗車しないことを考慮した適切な最大積載量)</small> <small>(例：少なくとも 145kg)</small> <b>① 定格出力（実際の道路交通環境に対応できる十分な出力）</b> または <b>② その他の適切な指標</b>	<b>1.2m × 0.7m × 1.2m 以下</b> <small>(特に高さは、視認性との関係を考慮する必要あり)</small> <b>人が乗車しないことを考慮した適切な最大積載量</b> <small>(例：少なくとも 85kg)</small> <b>① 定格出力（実際の道路交通環境に対応できる十分な出力）</b> または <b>② その他の適切な指標</b>
		<b>定格出力</b>	<b>① 定格出力（実際の道路交通環境に対応できる十分な出力）</b> または <b>② その他の適切な指標</b>
	安全性	<b>特有の構造や必要性を踏まえた安全性の確保</b>	<b>特有の構造や必要性を踏まえた安全性の確保</b>
ロボットの通行	最高速度	<b>20 km/h</b> <small>(地域・交通環境等に応じて、より速度を向上させることも議論余地あり)</small>	<b>20 km/h</b> <small>(地域・交通環境等に応じて、より速度を向上させることも議論余地あり)</small>
	通行場所・通行方法	<b>車道（道路の左側に寄って通行） など</b>	<b>車道（道路の左側端に寄って通行） など</b> <small>(6 km/h以下への速度切替により歩道等も通行することも検討余地あり)</small>
	運用方法	<b>技術水準・安全性・社会実装のスピード感を踏まえた適切な運用方法</b>	<b>技術水準・安全性・社会実装のスピード感を踏まえた適切な運用方法</b>

※ WG構成員による議論を通じてまとめた仮説であり、今後の実証実験を通じて精緻化されるべきもの。制度整備を具体的に検討する必要性が生じた場合は、関係省庁で検討されるべきことに留意。  
 また、ロボットの運用方法（例えば、自律走行や遠隔操作）によって、仮説の各内容は、今後大きく変わる可能性があることにも留意。各仮説の詳細は「詳細版3.」を参照。  
 ※ 道路交通環境を問わず走行できるものではなく、例えば、歩車分離の有無、車道外側線の外側の十分なスペースの有無など、個別具体的な道路環境によって妥当性が確認される方法（ODoの認定等）について、今後検討が必要であると考えられる。

# 地域でロボットが活躍するイメージ



車道左側を通行  
最高速度は 20 km/h



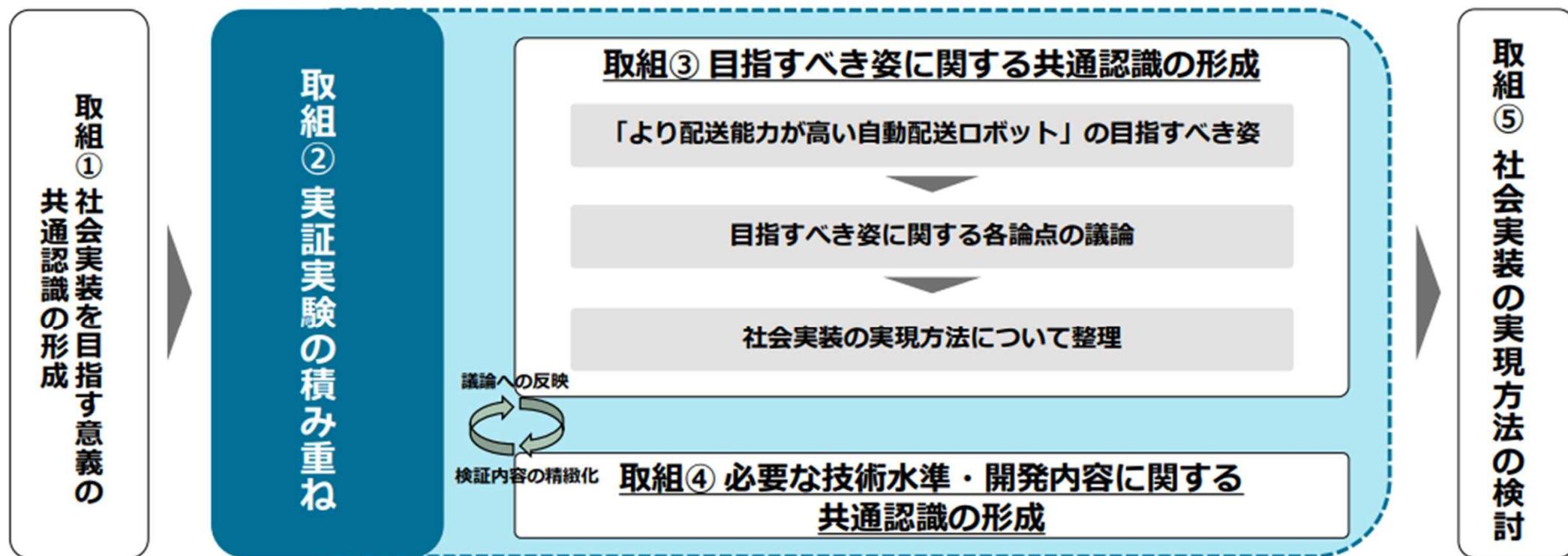
センサーで人や障害物を検知



無人で荷物を受取  
無人で商品を販売

# 今後の検討・取組の全体像

- 本WG構成員において「取組①③：社会実装を目指す意義・目指すべき姿に関する共通認識の形成」のための議論を行った。
- 今後は「取組②：実証実験の積み重ね」により、目指すべき姿の精緻化を行い、「取組⑤：社会実装の実現方法の検討」に繋げることが重要である。



# 引き続き検討・取組が求められる内容

- 市場へ参入しようとする各事業者が、短期的に実証実験を積み重ねることにより、「目指すべき姿」の精緻化に繋がるデータやサービスモデルを、早期に示すことが重要。
- また、ロボットの円滑な公道走行のためのインフラ整備・連携などの中長期的な取組事項や、実証実験を通じた継続検討事項など、引き続き議論を必要とする論点もまとめた。

## 短期的な実証実験の積み重ね

### 目指すべき姿

(本WGでとりまとめた内容)

- ・期待されるユースケース
- ・機体の大きさ、速度、構造
- ・通行場所と通行方法 etc…



### 実証実験

既存制度を最大限に活用  
(道路使用許可)  
(基準緩和認定)

検証すべき内容の例として、

- 機体本体や通行方法に関する安全性
- 中速走行に関する運用技術
- 新しいモビリティに対する社会受容性

## 今後検討が必要なその他の論点

- 運用方法 (自律走行、遠隔操作など) ※多様な意見が述べられた論点
- 2段階右折
- 事故発生時の対処方法
- 安全性に関する認証主体
- 非常停止装置の必要性や代替策
- 付加機能 (マニピュレーション機能等)
- 社会受容性の向上
- 道路都市政策・デジタルインフラ政策との連携
- 貨物の積卸し・駐車場所

# 「より配送能力の高い自動配送ロボット」の社会実装に向けたロードマップ

凡例  
 低速・小型を中心とした取組  
 より配送能力の高い自動配送ロボットの取組



※ 本ロードマップは、産業界関係者・有識者・経済産業省等で構成される「より配送能力の高い自動配送ロボットの社会実装検討WG」において策定したものであり、関係省庁を含む政府全体としての方針を示したものではありませんことに留意。  
 ※ 「より配送能力の高い自動配送ロボット」とは、いわゆる「中速・中型」「低速・中型」「中速・小型」の自動配送ロボットを指す。  
 ※ 本ロードマップにおける「社会実装」とは、「公道を走行するより配送能力の高い自動配送ロボットを活用したサービスに関する市場予見性が確保され、市場参入事業者が本格的にサービスを展開できる環境が整っている状態」とする。  
 ※ 時間軸についてはおおよその時期を示したものであり、記載の時期よりも早期に各取組が進むことが望ましい。また、取り組むべき内容を網羅的に記載したものではありませんことに留意。



【令和6年度補正予算額 40,000百万円】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスや建設機械の電動化を支援します。

## 1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- また、産業部門全体のCO2排出量は、日本全体の約35.1%、そのうち建機は約1.7%を占め、建機の電動化も必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）や建機の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

## 2. 事業内容

商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のために、車両、建機及び充電設備の導入に対して補助を行う。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

また、GX建機※の普及状況を踏まえ、今後、公共工事でGX建機の使用を段階的に推進していくことに伴い、GX建機を導入する事業者等に対して、機械及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※GX建機：国土交通省の認定を受けた電動建機。

## 3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：差額の2/3、本体価格の1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和6年度

## 4. 事業イメージ

【トラック】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象車両  
の例



EVトラック/バン



FCVトラック

【タクシー】 補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象車両  
の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

【バス】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象車両  
の例



EVバス



FCVバス

【建設機械（新規）】 補助率：標準的燃費水準機械との差額の2/3 等

補助対象機械  
の例



GX建機



【充電設備】 補助率：本体価格の1/2 等

補助対象設備  
の例



充電設備

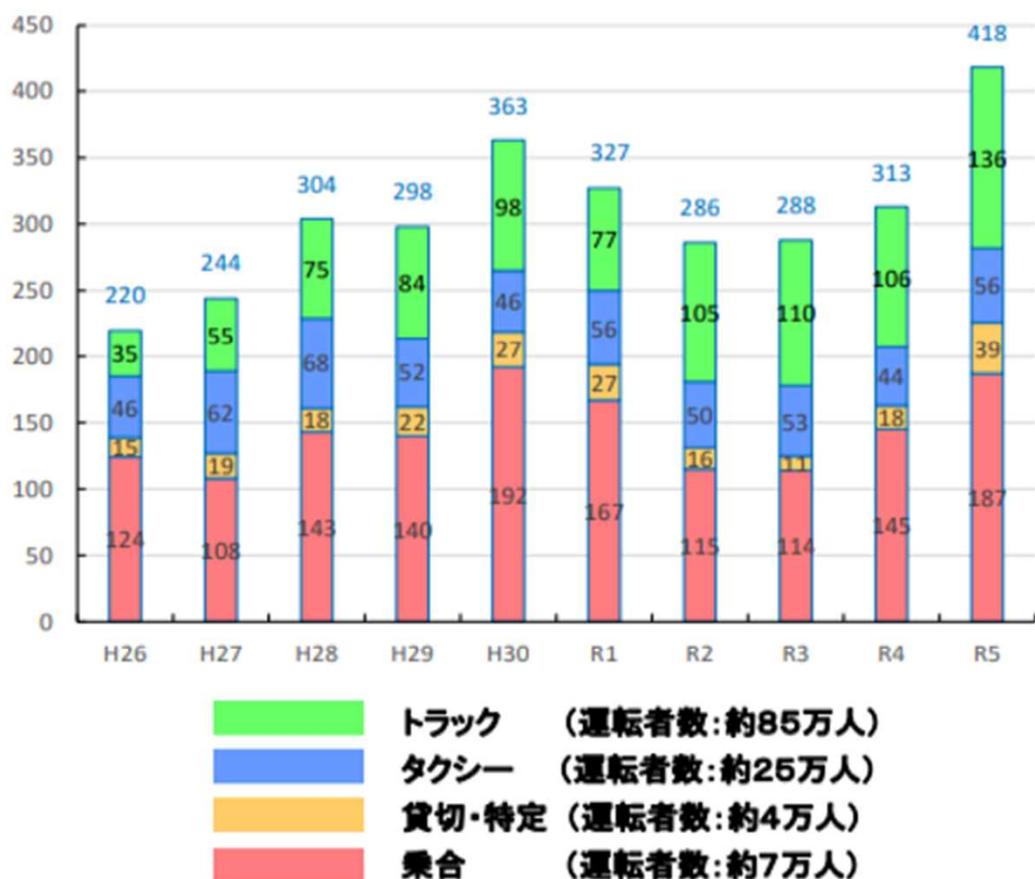
※本事業において、上述の車両及び建機と一体的に導入するものに限る

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 電話：03-5521-8301

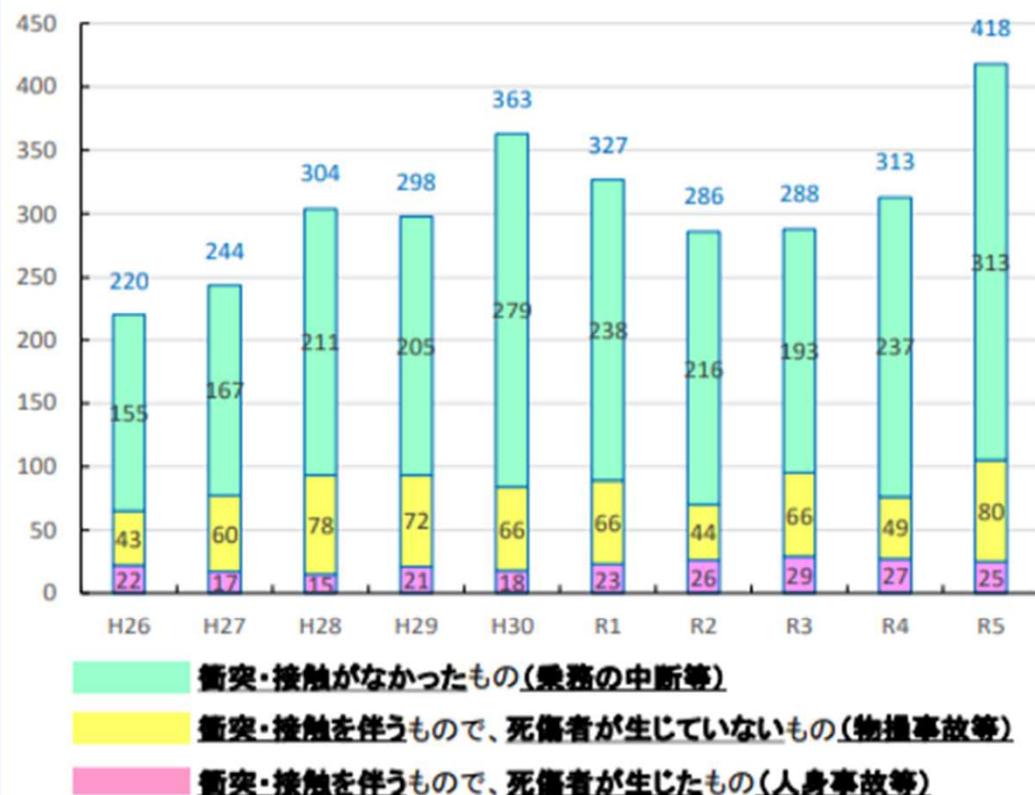
- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、増加傾向に転じている。
- 令和5年は健康起因事故報告件数のうち約25%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況。
- 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが45～54歳、貸切等バスとトラックでは50～59歳、ハイヤー・タクシーでは65歳以上が多くなっている。
- 体調不良自覚後に、走行を開始したり、継続したケースが31件確認された。

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、増加傾向に転じている
- 令和5年は健康起因事故報告件数のうち約25%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況

## 健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

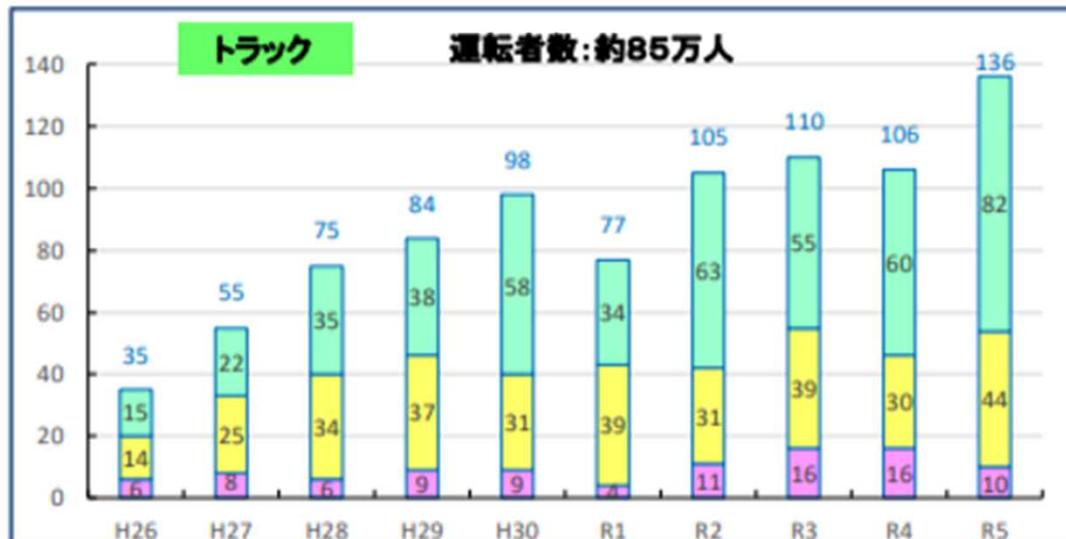
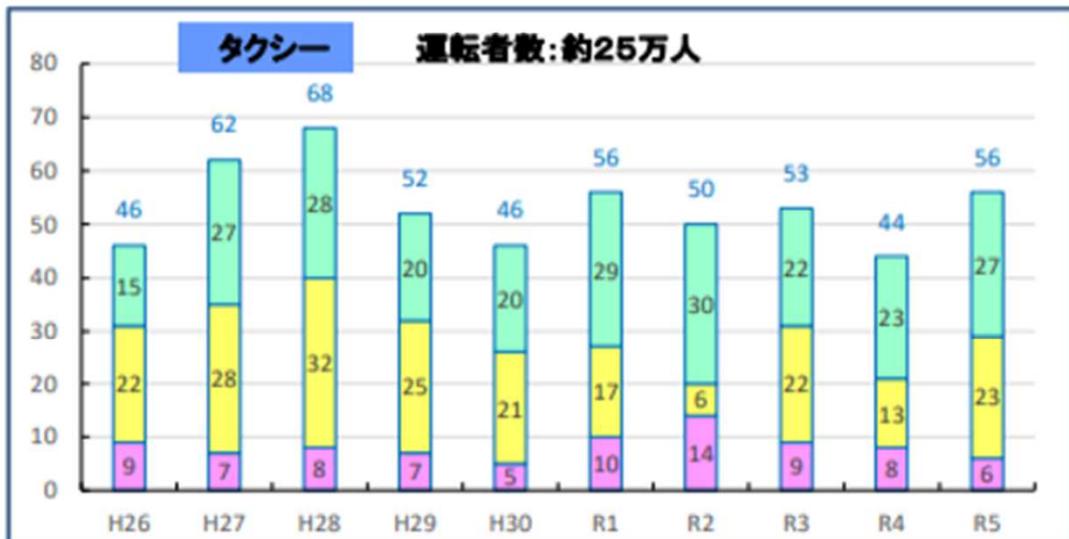
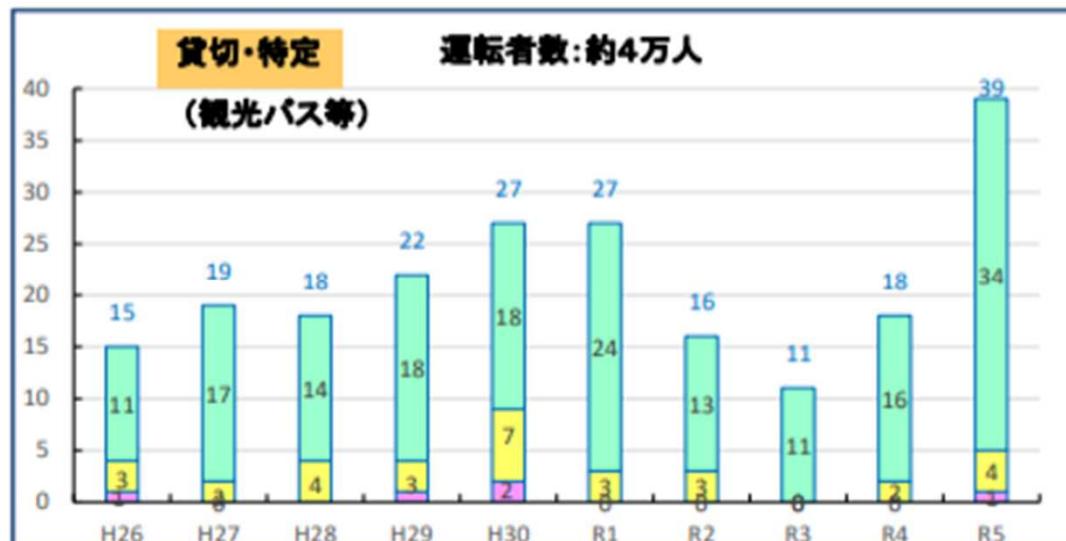
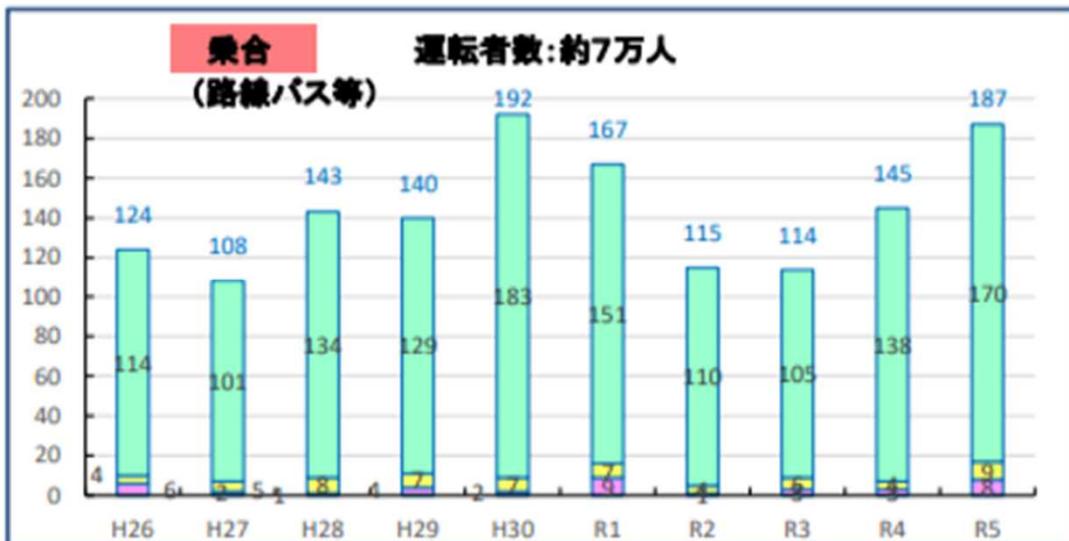


## 健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



# 業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 各モードにおいても健康起因事故の報告件数は令和4年比で増加している。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。
- 各モードにおいて、運行の中断等、交通事故に至らなかった事案が令和4年比で増加している。

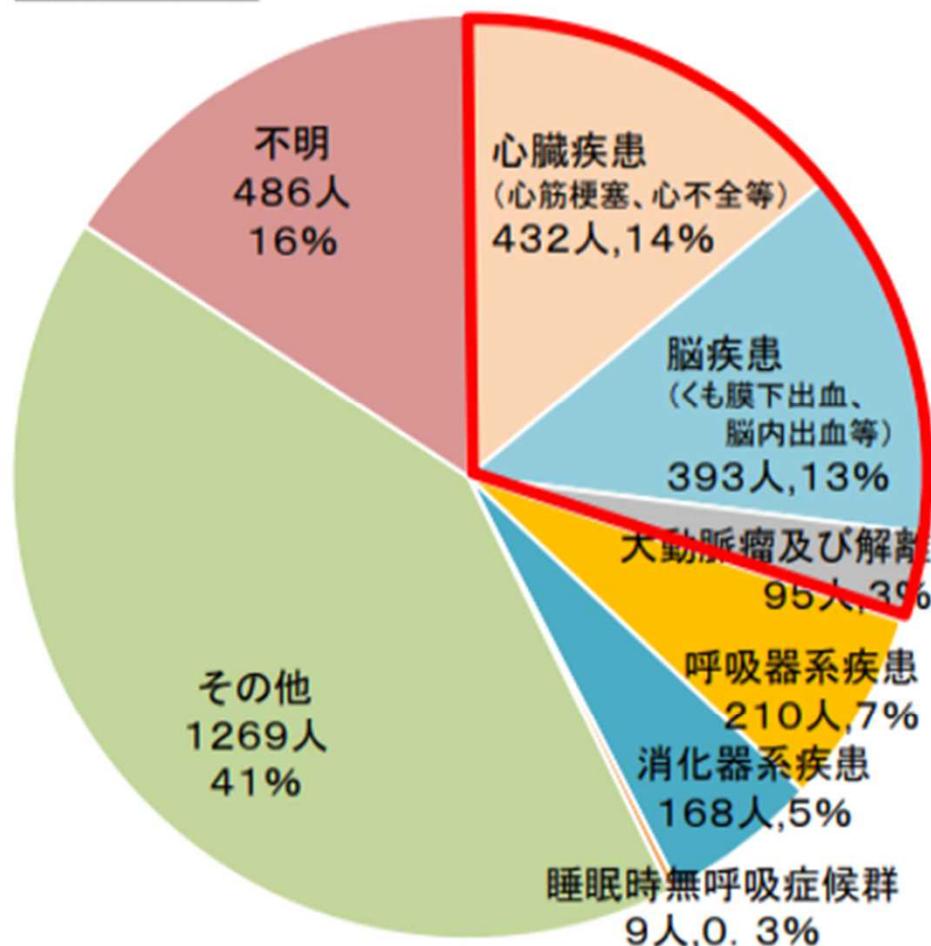


■ 衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)
 ■ 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)
 ■ 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

- 過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,062のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が30%を占める。
- うち、死亡した運転者491人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が10%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

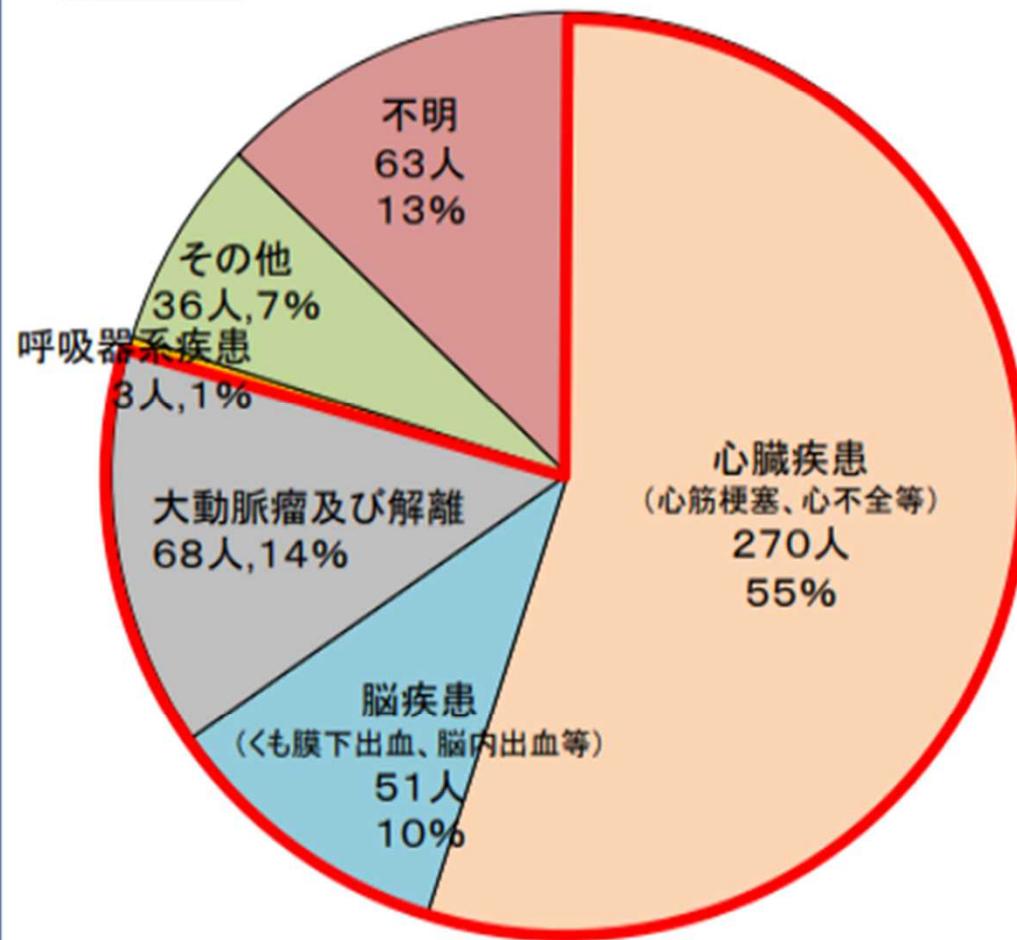
## 健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

計3,062人



## 健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

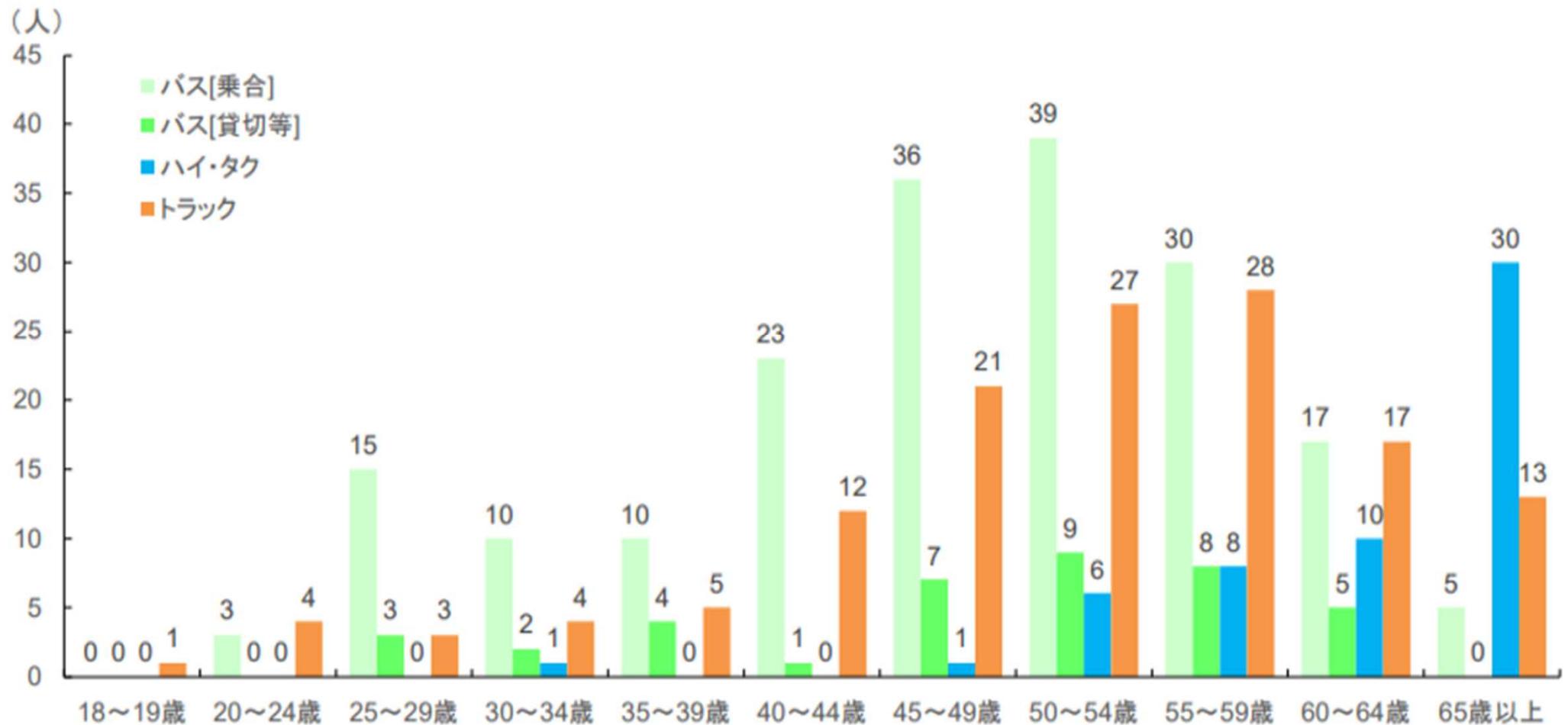
計491人



# 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢分布(令和5年)

○ 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが45～54歳、貸切等バスとトラックでは50～59歳、ハイタクでは65歳以上が多くなっている。

(健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢分布)



# 貨物軽自動車運送事業における安全対策【令和6年度及び今後の取組】

## 令和6年度の取組

- 貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化するための制度改正を実施。
  - ①貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け
  - ②業務記録の作成・保存の義務付け
  - ③事故記録の保存の義務付け
  - ④国土交通大臣への事故報告の義務付け
  - ⑤特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け
- 周知動画やリーフレット等各種周知ツールを作成した上で、全事業者への周知ハガキの送付、Web広告バナーへの掲載、全国での説明会の開催などで周知を図るとともに、専用の問い合わせ窓口を設置し、事業者等からの問い合わせに対応。



## 今後の取組

- 令和7年4月より、貨物軽自動車運送事業者に対する規制が施行されるところ、継続的な周知や問い合わせ窓口の設置等により、確実に規制が履行されるための対応を実施。



## 令和6年度の取組

- トラックにおいて、デジタコの将来的な義務づけも視野に入れつつ、強力な普及促進を図るための方策を検討すべく設置した第3回「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」において普及目標（2027年までに85%※と設定）及び普及策を設定。
- 今年度、補正予算にて新たにデジタコの予算を確保し、来年度政府予算案についても拡充や補助率の引き上げを図っているところ。

※現行の運行記録計の装着の義務付け対象車両における目標

デジタル式運行記録計



(出典)矢崎エナジーシステム株式会社ホームページより

## 今後の取組

- デジタコの装着意義や操作方法の理解向上を図るため、セミナー開催や啓発動画の制作を実施。
- 2027年まで、毎年トラック運送事業者及びデジタコメーカーに対して、フォローアップ調査を実施した上で、義務化の要否等を検討。

## 令和6年度の取組

- 国際海上コンテナが安全に陸上輸送を行うためのマニュアル等は整備してきているところ、今年度は以下の取組を実施。
  - 「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」や地方運輸局設置の「地方連絡会議」において安全対策の議論を継続。
  - 昨年度作成した「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の運転者用のリーフレットの内容について、**動画コンテンツ**を作成。

## 今後の取組

- 国際海上コンテナの陸上運送における安全輸送ガイドライン及びマニュアルの周知が安全対策の要であることから、引き続き、**幅広くガイドライン・マニュアルの周知を継続**。

### 国際海上コンテナの 陸上における 安全輸送マニュアル

運転者向け概要版

本コンテナは、国土交通省で策定している「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」や全日本トラック協会が制作した「国際海上コンテナの陸上輸送における安全輸送ガイドラインのポイント」を元に作成しています。



# 下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律案

## 背景・概要

- 近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、発注者・受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。
- このため、協議を適切に行わない代金額の決定の禁止、手形による代金の支払等の禁止、規制及び振興の対象となる取引への運送委託の追加等の措置を講ずるとともに、多段階の取引当事者が連携した取組等を支援し、価格転嫁・取引適正化を徹底していく。

## 1. 規制の見直し（下請代金支払遅延等防止法）

### 【規制内容の追加】

#### （1）協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【価格据え置き取引への対応】

- 対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金額の決定を禁止。

#### （2）手形払等の禁止

- 対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段も併せて禁止。  
※手形払の禁止に伴い、割引困難な手形に係る規制を廃止。

### 【規制対象の追加】

#### （3）運送委託の対象取引への追加【物流問題への対応】

- 対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

#### （4）従業員基準の追加【適用基準の追加】

- 従業員数300人（役務提供委託等は100人）の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

### 【執行の強化等】

#### （5）面的執行の強化

- 関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。

#### ※その他

- 製造委託の対象物品として、木型その他専ら物品の製造に用いる物品を追加。
- 書面等の交付義務において、承諾の有無にかかわらず、電磁的方法による提供を認容。
- 遅延利息の対象に、代金を減じた場合を追加。
- 既に違反行為が行われていない場合等の勧告に係る規定を整備。

## 2. 振興の充実（下請中小企業振興法）

### （1）多段階の事業者が連携した取組への支援

- 多段階の取引からなるサプライチェーンにおいて、二以上の取引段階にある事業者が作成する振興事業計画に対し、承認・支援できる旨を追加。

### （2）適用対象の追加

- ①製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を対象取引に追加  
②法人同士においても従業員数の大小関係がある場合を対象に追加。

### （3）地方公共団体との連携強化

- 国及び地方公共団体が連携し、全国各地の事業者の振興に向けた取組を講じる旨の責務と、関係者が情報交換など密接な連携に努める旨を規定。

### （4）主務大臣による執行強化

- 主務大臣による指導・助言をしたものの状況が改善されない事業者に対して、より具体的措置を示して改善を促すことができる旨を追加。

## 3. 「下請」等の用語の見直し（下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法等）

- 用語について、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「親事業者」を「委託事業者」等に改める。
- 題名について、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に、「下請中小企業振興法」を「受託中小企業振興法」に改める。

**施行期日** 公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日

# 現行下請法の概要

- 下請法の正式名称は、「**下請代金支払遅延等防止法**」(昭和31年制定)。
- 法目的は、**下請取引の公正化と下請事業者の利益保護**。

## 下請法の適用対象

### <①取引の内容>

製造委託

修理委託

情報成果物作成委託

役務提供委託

### <②資本金区分>

物品の製造・ 修理委託の 場合	親：資本金3億円超	下請：資本金3億円以下(個人を含む。)
	親：資本金1千万円超3億円以下	下請：資本金1千万円以下(個人を含む。)
情報成果物作成・ 役務提供委託の 場合	親：資本金5千万円超	下請：資本金5千万円以下(個人を含む。)
	親：資本金1千万円超5千万円以下	下請：資本金1千万円以下(個人を含む。)

## 義務・禁止行為

- **親事業者の義務**：発注書作成・交付・保存、支払期日の決定等
- **親事業者の禁止行為**：受領拒否、支払遅延、減額、返品、買ったたき等

## 下請法改正に向けた検討の経緯

### 「経済財政運営と改革の基本方針2024」(抜粋)

(令和6年6月閣議決定)

このため、独占禁止法の執行強化、下請Gメン等を活用しつつ事業所管省庁と連携した下請法の執行強化、**下請法改正の検討等を行う。**

### 「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」(抜粋)

(令和6年6月閣議決定)

また、事業所管省庁とも連携し、面的な執行による下請代金法の勧告案件の充実を図るとともに、**下請代金法の改正についても、検討する。**

### 「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」(抜粋)

(令和6年11月閣議決定)

新たな商慣習として、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させるため、**下請法について**、コスト上昇局面における価格据置きへの対応の在り方、荷主・物流事業者間の取引への対応の在り方、事業所管省庁と連携した執行を強化するための事業所管省庁の指導権限の追加等に関し、**改正を検討し、早期に国会に提出することを目指す。**

### 「企業取引研究会」(座長：神田秀樹東京大学名誉教授)

(令和6年7月～12月)

- 有識者検討会を開催し、下請法を中心に検討(公正取引委員会・中小企業庁の共催)
- 学識経験者、経済団体・消費者団体等の有識者計20名が委員として御参画
- 計6回の会合を開催し、**令和6年12月25日に研究会報告書を取りまとめ・公表**

## 下請法改正の背景・趣旨等

近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、「物価上昇を上回る賃上げ」を実現するためには、事業者において賃上げの原資の確保が必要。

中小企業をはじめとする事業者が各々賃上げの原資を確保するためには、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。

例えば、協議に応じない一方的な価格決定行為など、価格転嫁を阻害し、受注者に負担を押しつける商慣習を一掃していくことで、取引を適正化し、価格転嫁をさらに進めていくため、下請法の改正を検討してきた。

(令和7年3月11日改正法案閣議決定)

### 施行期日

公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日

# 下請法の改正事項の概要

## ① 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【新第5条第2項第4号関係】

### 改正理由

- コストが上昇している中で、協議することなく価格を据え置いたり、コスト上昇に見合わない価格を一方向的に決めたりするなど、上昇したコストの価格転嫁についての課題がみられる。
- そのため、適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備が必要。

### 改正内容

- ◆ 「市価」の認定が必要となる買ったときとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、中小受託事業者から価格協議の求めがあったにもかかわらず、協議に応じなかったり、委託事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方向的に代金を決定して、中小受託事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設する。



# 下請法の改正事項の概要

## ② 手形払等の禁止【新第5条第1項第2号関係】

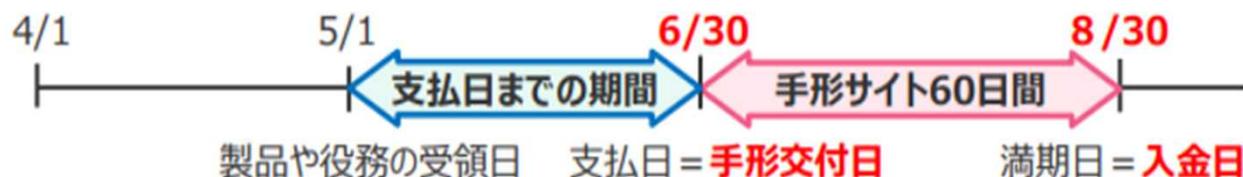
### 改正理由

- 支払手段として手形等を用いることにより、発注者が受注者に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

### 改正内容

- ◆ 中小受託事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、本法上の支払手段として、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについても、支払期日までに代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）を得ることが困難であるものについては認めないこととする。

現行



支払日までの期間 (60日) + 手形サイト (60日) = 現金受領までの期間【120日】

改正案



支払日までの期間 (60日) = 現金受領までの期間【60日】

# 下請法の改正事項の概要

## ③ 運送委託の対象取引への追加【新第2条第5項、第6項関係】

### 改正理由

- 発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）が顕在化している。

### 改正内容

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにする。

### 改正案

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



# 下請法の改正事項の概要

## ④ 従業員基準の追加【新第2条第8項、第9項関係】

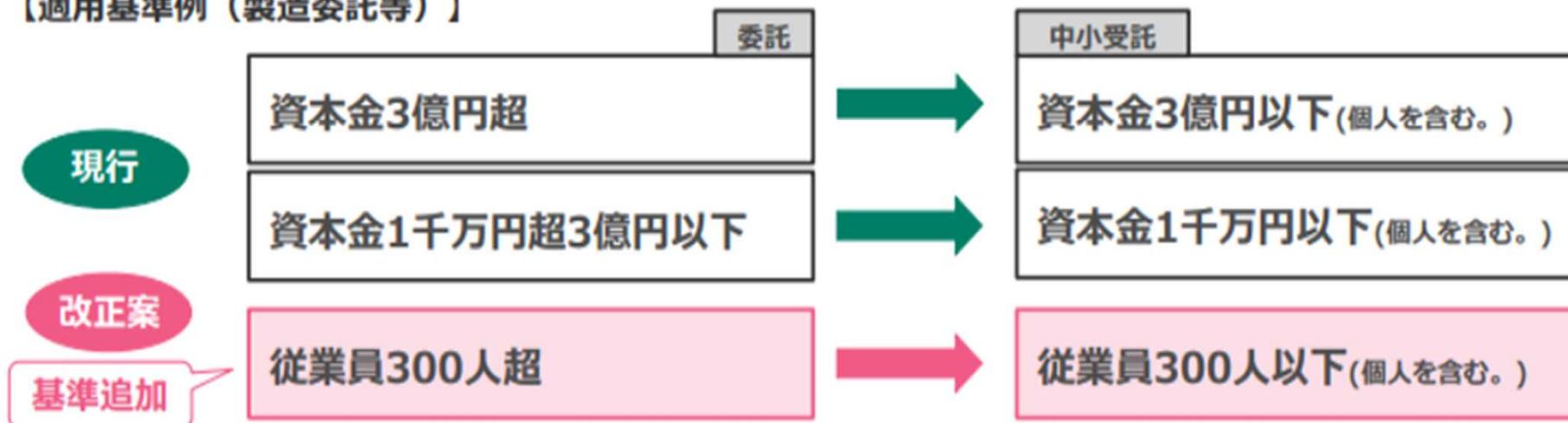
### 改正理由

- 実質的には事業規模は大きいものの当初の資本金が少額である事業者や、減資をすることによって、本法の対象とならない例がある。
- 本法の適用を逃れるため、受注者に増資を求める発注者が存在する。

### 改正内容

- ◆ 適用基準として従業員数の基準を新たに追加する。
- ◆ 具体的な基準については、本法の趣旨や運用実績、取引の実態、事業者にとっての分かりやすさ、既存法令との関連性等の観点から、従業員数300人（製造委託等）又は100人（役務提供委託等）を基準とする。

### 【適用基準例（製造委託等）】



# 下請法の改正事項の概要

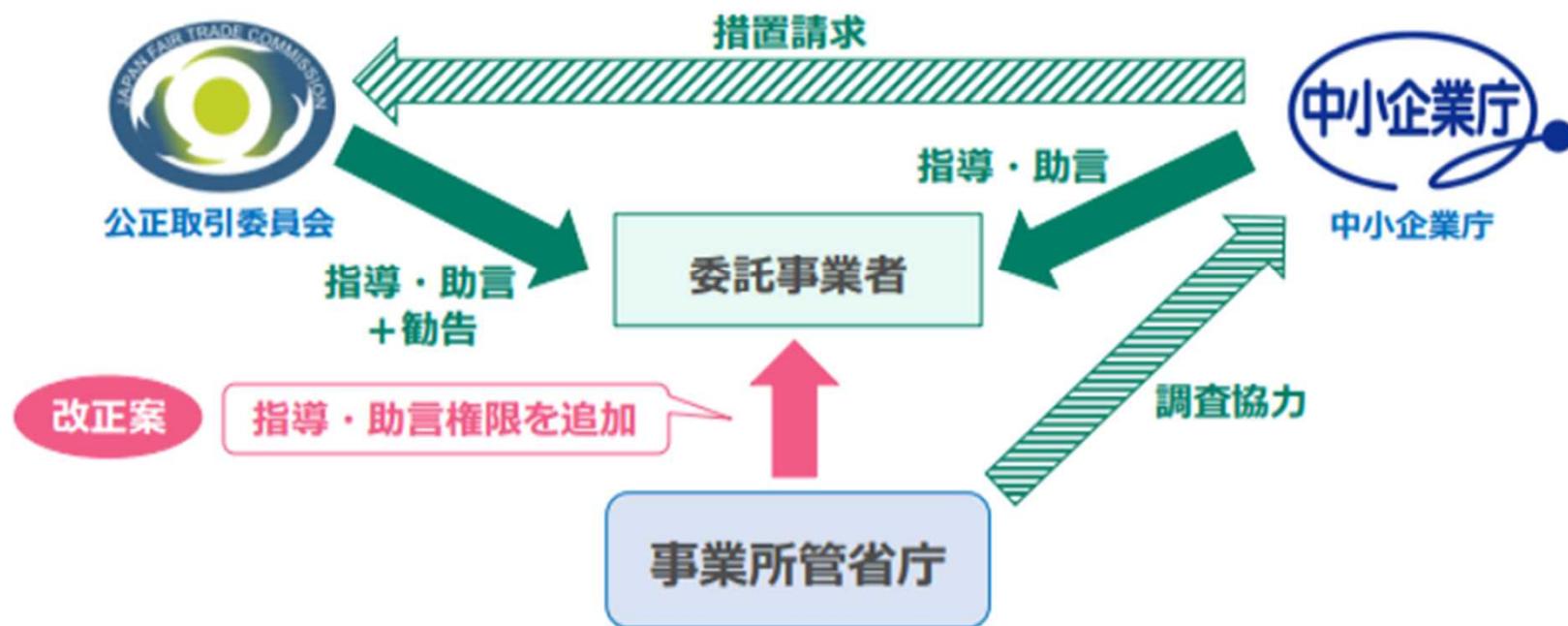
## ⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

### 改正理由

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していく必要がある。
- 事業所管省庁（「トラック・物流Gメン」など）に通報した場合、本法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

### 改正内容

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。



# 下請法の改正事項の概要

## ⑥ 「下請」等の用語の見直し【題名、新第2条第8項、第9項関係】

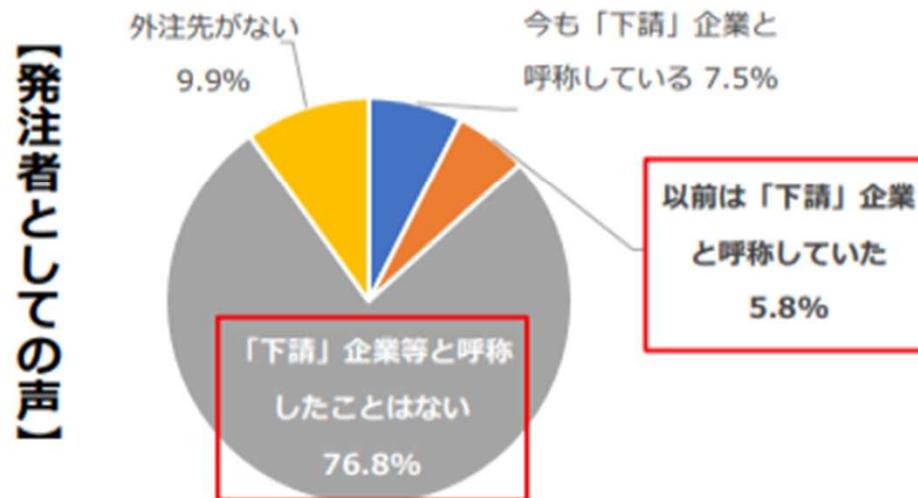
### 改正理由

- 本法における「下請」という用語は、発注者と受注者が対等な関係ではないという語感を与えるとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている。

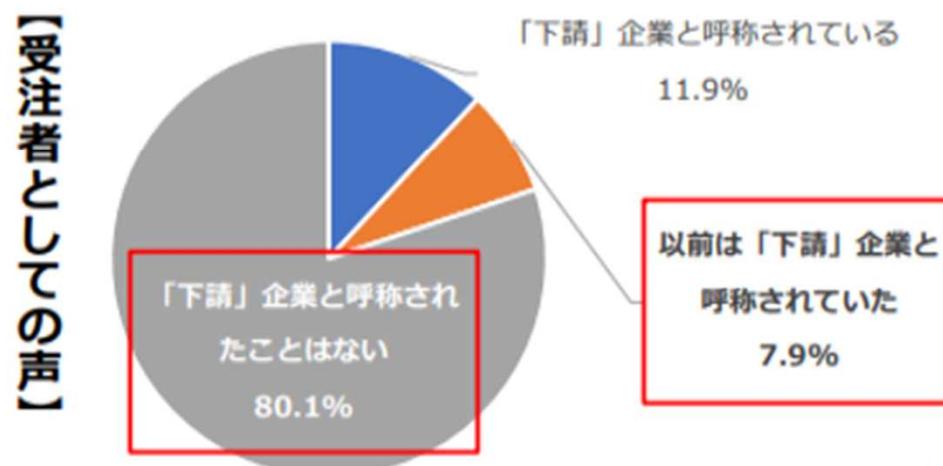
### 改正内容

- ◆ 用語について、「親事業者」を「委託事業者」、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「下請代金」を「製造委託等代金」等に改正する。
- ◆ 法律の題名も、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に改正する。

#### 外注先を「下請」企業と呼称した経験の有無 (n=3,583)



#### 発注者から「下請」企業と呼称された経験の有無 (n=3,583)



(出所) 中小企業庁・公正取引委員会「下請取引等の実態に係るアンケート調査」

# 下請法の改正事項の概要

## ⑦ その他の改正事項

### 改正理由

- 物品等の製造に用いられる金型のみが製造委託の対象物とされており、木型、治具等については、製造委託の対象物とされていない。
- 書面交付義務について、下請事業者から事前の承諾を得たときに限り、書面の交付に代えて、電磁的方法により必要的記載事項の提供を行うことができる。
- 下請代金の支払遅延については、親事業者に対し、その下請代金を支払うよう勧告するとともに、遅延利息を支払うよう勧告することとされているが、減額については、当該規定が存在しない。
- 受領拒否等をした親事業者が勧告前に受領等をした場合や、支払遅延をした親事業者が勧告前に代金を支払った場合に、勧告ができるかどうかが規定上明確となっていない。

### 改正内容

- ◆ 専ら製品の作成のために用いられる木型、治具等についても、金型と同様に製造委託の対象物として追加する。  
【新第2条第1項関係】
- ◆ 書面等の交付義務について、中小受託事業者の承諾の有無にかかわらず、必要的記載事項を電磁的方法により提供可能とする。  
【新第4条関係】
- ◆ 遅延利息の対象に減額を追加し、代金の額を減じた場合、起算日から60日を経過した日から実際に支払をする日までの期間について、遅延利息を支払わなければならないものとする。  
【新第6条第2項関係】
- ◆ 既に違反行為が行われていない場合等の勧告に係る規定を整備し、勧告時点において委託事業者の行為が是正されていた場合においても、再発防止策などを勧告できるようにする。  
【新第10条関係】